Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 1156 de 2012

INTERGREMIAL TRANSPORTE PROFESIONALES DE CARGA (ITPC)

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 10 de julio de2012

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Daniel Caggiani.

MIEMBROS: Señores Representantes Amin Niffouri, Roque F. Ramos Espíndola, Pedro Saravia Fratti, Olga Silva y Rubenson Silva.

INVITADOS: Señores Hermes Grassi (Presidente), Wilson Gandara (Vicepresidente), Germán Collazi, Walter Mancini, Miguel Alfonzo (Vocales), Pablo Labandera (Abogado) y Humberto Perrone (Gerente).

SEÑOR PRESIDENTE (Caggiani). Habiendo número, está abierta la reunión.

—— Antes de recibir a la Intergremial de Transporte Profesional de Carga, quiero informar que en la reunión anterior habíamos acordado citar a la empresa COPSA, a efectos de escuchar su opinión sobre el aporte realizado por los trabajadores. La Secretaría de la Comisión se comunicó con la Directiva de la empresa y nos respondió que no iba a estar en el país, y por eso nos solicitó que pospusiéramos la reunión para el martes 17.

Por otro lado, quiero informar que ayer ingresó al Senado el proyecto de ley relativo a PLUNA, y el señor Presidente de la Comisión de Transporte y Obras Públicas de esa Cámara invitó a esta Comisión para mañana a la hora 10, a efectos de trabajar en forma conjunta y recibir a los señores Ministros Pintado y Lorenzo para que nos expliquen el proyecto y podamos realizar los planteos correspondientes. Me parece importante que quede constancia de esto en la versión taquigráfica para que todos estemos informados.

Otro proyecto que tenemos que seguir tratando es el referido al abanderamiento y, además, debemos citar a los Ministerios correspondientes para analizar la situación de la empresa COPSA. Pero todo esto va a quedar en segundo plano, porque lo más importante es escuchar al Poder Ejecutivo acerca de la situación de PLUNA en la Comisión y en el pleno de la Cámara.

SEÑOR NIFFOURI.- Quiero dejar constancia en la versión taquigráfica de que junto con el señor Diputado Saravia Fratti íbamos a proponer reunirnos en forma conjunta con la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado porque sabíamos que mañana iban a concurrir autoridades

del Poder Ejecutivo para hablar sobre este tema, a efectos de interiorizarnos del proyecto que se quiere llevar adelante e ir ganando tiempo.

(Ingresa a Sala una delegación de la Intergremial de Transporte Profesional de Carga)

—— La Comisión tiene el gusto de recibir a una delegación de la Intergremial de Transporte Profesional de Carga -ITPC-, integrada por el Presidente, señor Hermes Grassi, el Vicepresidente, señor Wilson Gándara, el Gerente, señor Humberto Perrone, los vocales, Miguel Alfonzo, Walter Mancini, Germán Collazzi, y el abogado, doctor Pablo Labandera.

Quiero señalar que la semana pasada recibimos una delegación de la Asociación de Transportistas de Carga del Uruguay, que planteó una problemática con respecto al transporte de carga y al relacionamiento con el Ministerio. Por ese motivo, se entendió pertinente -por lo menos de mi parte -convocar a la ITPC, que es una intergremial que nuclea a varias gremiales del transporte de carga, a efectos de escuchar sus planteos, cómo han venido trabajando con el Ministerio. Sabemos que ha habido algunas mesas sectoriales de transporte en las que se ha avanzado en algunos criterios.

SEÑOR PERRONE.- Antes que nada, quiero agradecer la invitación. Hacía tiempo que no veníamos por acá ni por iniciativa nuestra ni de ustedes

Siempre hemos tratado de tener un diálogo fluido con la Comisión y con distintos Diputados, pero formalmente hacía tiempo que no concurríamos a este ámbito.

Hace tiempo habíamos planteado nuestra inquietud acerca de un proyecto de ley referido a las sanciones para las infracciones a las disposiciones referentes al tránsito previstas en la Ley Nº 18.191. Nos gustaría aclarar algunos puntos que para nosotros son medio grises porque desempeñamos una actividad que básicamente está en el tránsito.

En cuanto a cómo está la situación del transporte actualmente, qué venimos haciendo con el Ministerio y la Mesa Sectorial, etcétera, nuestra idea era referirnos a estos temas luego de hablar sobre el proyecto de ley.

Voy a ceder la palabra al doctor Labandera, que es nuestro asesor en estos temas, para que informe acerca de nuestras inquietudes respecto de este proyecto de ley.

SEÑOR LABANDERA.- Reitero el agradecimiento del señor Perrone por habernos recibido.

Con relación a este proyecto de normativa, hay un tema que nos interesa especialmente. Me refiero a la eventual responsabilidad en el caso de accidentes de tránsito o violación de las normas que están proyectadas. En ese sentido, consideramos que hay dos circunstancias completamente diferentes que generan escenarios distintos y, por lo tanto, deberían también generar responsabilidades disímiles. Por un lado, están aquellas circunstancias en que se puede atribuir la eventual responsabilidad por la violación de las normas proyectadas a la propia empresa transportista. Las condiciones de seguridad, prevención, etcétera, son claramente circunstancias que, en caso de que se viole la normativa referida, correspondería responder a la empresa transportista. Pero una circunstancia muy distinta es aquella que refiere, por ejemplo, a las violaciones de las normas de tránsito. ¿Por qué? Porque en ese caso la responsabilidad directa es del propio conductor. Tradicionalmente, en base a la costumbre, en aquellas circunstancias en que se cometen infracciones de tránsito, se ha responsabilizado a la empresa transportista. Esa sanción pecuniaria viene con la patente, por lo que no existe ni siquiera la oportunidad de la empresa transportista de probar que no es ajena a esa situación. Existen ámbitos del derecho nacional, por ejemplo, la ley de enfermedades profesionales y accidentes de trabajo, en la que se distinguen aquellas situaciones en las cuales la responsabilidad es de la empresa y se le atribuye responsabilidad directamente y aquellas circunstancias en que la responsabilidad no puede ser atribuida a la empresa, y responde el Banco de Seguros del Estado. Pretendemos que de alguna manera esa situación espejo se traslade a la nueva normativa proyectada, porque las situaciones son diferentes. En materia sancionatoria, hay un principio general muy caro a todo el derecho sancionatorio, que es el de la personalidad de la pena; es decir, únicamente se castiga a aquel que efectivamente ha violentado una norma jurídica. Son muy pocas las excepciones en las cuales se dan circunstancias diferentes, en las que se pasa de un régimen de responsabilidad subjetiva, como el que estamos mencionando, a un caso de responsabilidad

objetiva, simplemente por el hecho de haberse cometido una infracción, una irregularidad, se atribuye responsabilidad. En general, esas circunstancias se refieren a normas de carácter fiscal, concretamente, en lo que tiene que ver con el IRAE respecto a los Directores, y en materia aduanera, respecto de la responsabilidad de los Despachantes de Aduana y, eventualmente, de los importadores, exportadores. Sin perjuicio de estas excepciones, hoy el régimen general en materia sancionatoria en todo el derecho uruguayo es de carácter subjetivo; es decir, únicamente se atribuye responsabilidad a aquel que efectivamente cometió una infracción. En ese sentido, entendimos pertinente, ya que se está proyectando una norma que va a contener disposiciones de carácter sancionatorio, que quedara efectivamente delimitada la responsabilidad de cada uno de los actores en esas circunstancias. Me refiero a aquellas circunstancias en las cuales la responsabilidad deviene de la propia empresa transportista por falta de previsión y a aquellas que refieren directamente al accionar del propio conductor.

Este es el planteo general que queríamos efectuar.

SEÑOR PERRONE.- Quiero señalar que a través de diversos trabajos que venimos realizando en ITPC, sobre costos, disponibilidad de flota, seguimiento del crecimiento del parque, etcétera, el año pasado detectamos, a nuestro juicio, un excesivo crecimiento en el sector, tomando en cuenta las condiciones de crecimiento del mercado de cargas. Como este es un tema de libre iniciativa, cada uno puede comprar lo que quiera y generar su trabajo como quiera, no tenemos ningún tipo de intervención en eso. En febrero y marzo hicimos asambleas con nuestras gremiales asociadas. Una de ellas se hizo en Cardona y la otra en Trinidad, donde mostramos algunos números y estadísticas de cómo venía creciendo el mercado de la carga y el del transporte. Para que tengan una idea, solamente el año pasado entraron alrededor de tres mil quinientos camiones cero kilómetro, de los cuales mil quinientos son los de mayor porte, los que pueden llevar cuarenta y cinco toneladas. Ese es el incremento de arrastre que se produjo solamente el año pasado. En el año anterior, habían sido mil tres los vehículos de mayor porte; o sea que el año pasado aumentamos cuarenta y cinco mil toneladas en el arrastre, es decir, mil por cuarenta y cinco. Y el año pasado, sucedió lo mismo: mil quinientos por cuarenta y cinco. Como dije, ese es el volumen de capacidad de tracción y de arrastre que se incrementó. Evidentemente, la carga no aumentó en la misma proporción, a pesar del crecimiento, básicamente, del sector agropecuario. Esto ha provocado que haya una evidente sobreoferta de camiones.

También, quiero señalar que hemos estado trabajando desde hace más de tres años -arrancamos en 2009 -en el ordenamiento de algunas actividades muy importantes y sentidas para el sector, por ejemplo, la que se realiza en el Puerto de Nueva Palmira. Como recordarán, en 2009 hubo una gran movilización de actores de la zona de Nueva Palmira por los camiones que circulaban dentro de la ciudad. Todo el mundo clamaba por que se agrandara la explanada del Puerto de Nueva Palmira, pero una consultora contratada por nosotros nos dijo que lo que había que hacer era agrandar el ordenamiento de los transportes y no la explanada, que es suficiente para la actividad que maneja el puerto. Lo que ocurre es que hay tal desorden que por más que agranden la explanada o se use toda la ciudad, el problema no se va a resolver. Para que tengan una idea, había camiones que llegaban con cuatro o cinco días de anticipación y no sabían para qué barco iban. Eso da la pauta del desorden que había. Gracias a la gran ayuda que hemos tenido de parte de la ANP y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y con nuestra propuesta, hoy los camiones llegan a la explanada y tienen un promedio de descarga de dos horas. Algunos pueden estar cuatro horas o tal vez algún día no puedan descargar por algún hecho puntual, pero nunca porque no sabía para qué barco estaba asignado. Eso llevó a un cambio de mentalidad no solamente en nuestros transportistas, sino también en los operadores. Esto lo cuento para que conozcan el trabajo que hacemos extra Cámara, que va más allá de lo que es específicamente el transporte. Todos estos ordenamientos que se han producido han llevado también a que distintos operadores trabajen en el mismo sentido. | Esta es una de las quejas que teníamos, y lo pueden comprobar si consultan la versión taquigráfica de las sesiones de años atrás. Nos quejábamos de la falta de silos. Los camiones estaban mucho tiempo parados porque eran utilizados como silos. En los últimos tiempos se ha visto un notorio crecimiento en la capacidad instalada de almacenaje, en silos, en depósitos. Además, los operadores están organizando la operativa de un modo más racional. El mejor uso de los camiones existentes lleva al aumento de la capacidad ociosa. Sucede esto en un momento de gran crecimiento, en que todo el mundo está entusiasmado y haciendo inversiones. El año pasado se compraron 1.500 camiones cero kilómetro de gran porte. Esta es la magnitud de las inversiones que el sector está realizando. Además, son inversiones genuinas, hechas por uruguayos. De modo que estamos asistiendo a un proceso de atomización

muy importante, con una gran capacidad ociosa. Precisamente, unas personas que estuvieron el fin de semana en Rivera me comentaban la cantidad de camiones que habían visto estacionados en la ruta por la zona de Tacuarembó, sin nada para hacer. Esa es una prueba tangible de lo que está sucediendo.

A raíz de las asambleas en Cardona y en Trinidad, se entabló algún contacto con el Poder Ejecutivo, básicamente con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y con la Presidencia de la República, para plantear la situación actual y ver qué mecanismos se pueden instrumentar. Nosotros no queremos limitar la actividad, pero, al menos, sería bueno regularla. Ya vivimos los resultados de estas distorsiones, cuando en épocas de auge se compraban camiones, luego venía un parate y la gente no podía pagar las cuotas.

A todo esto se agregan algunos problemas que han surgido a raíz de la crisis internacional. Por ejemplo, se cortaron algunos negocios pactados para el envío de madera a Europa. Por lo tanto, una cantidad de camiones que estaban haciendo ese acarreo quedaron ociosos. Asimismo, el transporte de hacienda ha tenido una baja importantísima por distintos factores, entre ellos la crisis internacional, y también han quedado camiones desafectados. Los tránsitos que se realizan entre el Puerto de Montevideo y las distintas Zonas Francas también se han visto afectados, más que por la crisis internacional, por algunas medidas restrictivas básicamente de la Argentina y algo de Brasil. De modo que hay una cantidad de camiones que están sobrando, y la situación externa complica un poco más la capacidad instalada, de carga.

En esos contactos que tuvimos con el Poder Ejecutivo, se decidió convocar a una mesa sectorial, en la que participaron distintos Ministerios -de Industria, Energía y Minería, de Economía y Finanzas, de Ganadería, Agricultura y Pesca y de Transporte y Obras Públicas -y actores directamente involucrados en las operativas, como la Cámara de Industrias del Uruguay, la Cámara Nacional de Comercio y Servicios del Uruguay y la Cámara Mercantil. No se olviden que el transporte está en toda la actividad económica del país. No hay sector que no mueva algo con camiones en algún momento. Los otros días me decían en broma que cuando se exporta el software hay que ponerlo en una camioneta o en un camión porque, de lo contrario, no llega al avión que lo va a trasladar. Hasta en eso tenemos injerencia. Tomando en cuenta eso, en la convocatoria de la mesa sectorial se abundó en detalle en los problemas.

En esa mesa sectorial el Ministerio dispuso hacer algunos estudios más detallados y de largo aliento para recabar información que hoy no está disponible. Para ello se pondrá en marcha rápidamente a través de la ley de presupuesto de 2001 -ya hay un financiamiento de la AGESIC -una guía de carga que facilitará la información de todas las cargas que se mueven para poder comparar con la capacidad instalada, tanto en flota como en capacidad de almacenaje, de exportación, etcétera.

En esa mesa de trabajo los distintos sectores hicieron sus planteos. Algunos se quejaron de los costos de los fletes en comparación con otras regiones. No podemos escapar del costo de los fletes, que es directamente proporcional a los costos que hay en el país. Otros sectores plantearon exoneraciones impositivas en el IVA del transporte o del combustible, o directamente bajar el precio del combustible. Fue una mesa muy amplia y con muchos actores involucrados. Nosotros fuimos el jamón del sándwich, ya que estábamos en el medio entre los distintos sectores que planteaban cosas y los sectores gubernamentales, y esa mesa se hace a iniciativa nuestra.

Ahora estamos trabajando con el Poder Ejecutivo en alguna propuesta paliativa, que pueda ser complementaria de las que se articulen en la mesa sectorial. Esperamos tener algún resultado lo más rápido posible. Lamentablemente, han surgido otras complicaciones mucho más urgentes, que han distraído la atención del Ministerio del Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MANCINI.- Quiero hacer referencia a algo importantísimo: las megaempresas que se están volcando al transporte y que también están perjudicando al fletero pequeño. No nos olvidemos que el 70% de la flota de camiones es trabajado por personas que tienen entre uno y tres camiones. Estas megaempresas vienen con contratos ya previstos y aumentan el mercado en cien o doscientos camiones, con lo que van liquidando a la plaza porque los fletes son de otra manera.

Como esos capitales en el banco dan un interés muy bajo, cualquier negocio, como el del transporte -que, supuestamente, estos años estuvo en auge-, como poner dinero en camiones, les resulta más redituable. Pero no son transportistas genuinos y, hablando mal y pronto, pudren el transporte con los fletes y todo lo demás. El que se ve perjudicado es el pequeño transportista que no tiene capacidad de inversión, mientras que ellos

pagan el 60% de la inversión, tienen una inversión en camiones y son grupos familiares que hacen el transporte entre ellos. Eso se da en el caso de la madera; sin llegar a dar nombres, cuatro o cinco familias hacen todo. Eso está matando al transportista pequeño.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Quiero formular unas preguntas sobre algo que no me quedó claro.

En determinado momento se dijo que hay una distorsión entre el crecimiento de flota y la capacidad de carga y aparentemente el año pasado fue cuando se produjo un importante incremento de unidades cero kilómetro. ¿A qué se debe esa distorsión? Porque esos son capitales privados y nadie tira la plata; algún motivo tiene que haber para un crecimiento de tal cantidad de unidades que no son nada baratas.

También quisiera saber si en cuanto a esa distorsión -teniendo en cuenta la explicación razonable del señor Perrone en cuanto a ciertos elementos de influencia, negativos, si se quiere, en cuanto a cómo está evolucionando el tema cargas, transporte y todo lo demás -se sigue dando esa compra de camiones en las mismas condiciones y si ello tiene relación con el decreto de suspensión de permisos de transporte por sesenta días que emitió el Ministerio.

SEÑOR PERRONE.- El mercado es libre y cada uno puede adquirir los equipos que quiera.

La proyección en el tema de cargas hace dos años era entusiasmante por el crecimiento sostenido que se venía dando y porque no se veía un techo. También tenemos que tomar en cuenta que estos nuevos capitales que invierten en el sector no son de los transportistas tradicionales, empresas familiares, que tenían uno o dos camiones y fueron creciendo. Debido al bajo interés bancario, cualquier otra colocación resulta más rentable. Eso favorece que nuevos capitales ingresen al sector sin tener una tradición en el transporte. No puedo decir que vienen con doscientos camiones, pero sí que hay una inyección de capitales en el sector. Hemos escuchado rumores -que no tomamos al pie de la letra -sobre jugadores de fútbol que estarían invirtiendo en camiones. No es irracional pensarlo, ya que en una época invertían en estaciones de servicio y en el campo; es posible que estén interesados en invertir donde van a obtener mayor rentabilidad que la del banco.

La distorsión es real porque el ingreso de nuevos capitales y de nuevas empresas se sigue dando. Actualmente, siguen ingresando camiones cero kilómetro. En la mesa sectorial yo decía en broma y en serio que se dio lo que llamamos "el efecto 1º de mayo": el día anterior las colas de las cajas de todos los supermercados están atiborradas de gente que lleva cosas que no va a consumir en toda una semana. Bueno, la suspensión del registro generó ese efecto porque no se sabía qué iba a suceder después de la mesa sectorial y muchos actores se apuraron a cerrar negocios.

En definitiva la situación se sigue dando y la preocupación crece.

SEÑOR GÁNDARA.- Este crecimiento viene de la mano de la aparición de la industria forestal. El transporte forestal ha sido un gran demandante de camiones, lo que ha interesado a gente que no estaba en el sector. Ese no es el problema, sino que esas empresas, dadas las condiciones económicas y los contratos que les generan las forestales han ampliado su flota y han entrado en otros sectores que están perjudicando al transportista original.

Las empresas que nacieron en la zafra forestal -actividad necesaria para un sector importante del transporte - hoy se están viendo desplazadas por las condiciones, los contratos y la forma de trabajar a los que, originalmente, el transportista no estaba acostumbrado. Eso está perjudicando mucho al sector.

Hoy tenemos un nuevo emprendimiento forestal demandante de fletes y creo que se hace necesaria una redistribución del trabajo que se va a generar. Lo hemos planteado y, hasta el momento, la respuesta no ha sido la que pretendíamos.

Nuestra preocupación es defender al sector del transporte que ha vivido etapas difíciles. El año pasado y el anterior se desarrolló y creció. No todo el crecimiento del transporte va de la mano de las megaempresas; las pequeñas empresas también hemos crecido pero necesitamos condiciones diferentes a las de los grandes emprendimientos económicos que, sin lugar a dudas, están generando una situación compleja para los pequeños transportistas.

Seguimos trabajando en la Mesa Sectorial con planteos nuevos y con condiciones distintas. Queremos buscar la forma de que las inversiones no se frenen porque son importantes para el país, pero con una regulación para que estos grandes emprendimientos no sigan desplazando a las pequeñas empresas, lo que determinaría el cambio de condiciones de vida de muchas familias porque la mayoría de las empresas del transporte son familiares.

Es cierto que nadie invierte sin razón; el tema es que muchas empresas, sobre todo vinculadas al área de granos, ante las dificultades de captar volúmenes para exportar, han ido llevando a muchos transportistas a que inviertan en camiones con la posibilidad de generarles una actividad. El problema es que la actividad en el país es cada vez más puntual y zafral por lo que la mayor parte del año los camiones están parados y cuando hay una actividad zafral -que cada vez es más corta -dicen que no han camiones. Entonces yo creo que el problema más grande que tenemos es la concentración de fletes en tres meses del año. No es que en Uruguay falten camiones, sino que se concentra el trabajo en tres meses y el resto del año los camiones están parados, como vemos a nivel de todo el país.

SEÑOR GRASSI.- Quería puntualizar que en la Intergremial de Transporte de Carga nos hemos preocupado mucho por la capacitación de los choferes. Hemos trabajado con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y con el INEFOP para la escuela de capacitación de los choferes. Se ha hecho un módulo para que practiquen, y se ha venido trabajando muy bien. El gran crecimiento en el sector hace que falten choferes y a nosotros nos preocupa mucho la seguridad en el transporte y que estén capacitadas las empresas que manejan los camiones. Estamos día a día tratando de capacitar a los choferes para que sean cada vez más profesionales a fin de evitar los accidentes y que el sector se vaya profesionalizando cada vez más.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Siguiendo en la línea de lo que venía preguntando y me había contestado el señor Perrone, habida cuenta de las intervenciones de algunos de los integrantes de la Intergremial, me queda una pregunta para tratar de entender y redondear el fundamento de la propuesta. Ustedes están trabajando con el Ministerio, con el Poder Ejecutivo, teniendo alguna vinculación o relación con la Presidencia de la República. Yo quisiera, si es posible, que en pocos términos me dijeran cuál sería a criterio de ustedes la propuesta que pudiera empezar a dar una solución a este tema de la distorsión -llamémosle así para no ponerle nombres más complejos, porque hay infinidad de motivos por los cuales puede suceder esto; algunos los han nombrado-; cuál sería la base de la plataforma hacia la que ustedes querrían encaminar lo que tiene que ver con la sobreoferta de camiones, la escasez de carga o la zafra y el parate de la zafra, porque en estos términos en que ustedes lo plantean, en un plazo relativamente corto, vamos a tener una dificultad grande. Me han dicho que hay unas cinco mil empresas de transporte entre grandes y chicas; entonces hay muchísima gente que está involucrada en este sector que venía creciendo muy bien. Quisiera saber si es posible pensar en atenuar los efectos de una baja de actividad que se está viendo y proyectando naturalmente, porque el mundo así lo indica -esto no es un problema de voluntades internas-, y me gustaría conocer hacia dónde están ustedes orientando la posibilidad de ir regulando o acomodando los zapallos en el carro, en un término muy campero.

SEÑOR SILVA.- Complementando la pregunta del señor Diputado Saravia quisiera saber en qué consiste la flota y qué es lo que sobra.

SEÑOR PERRONE.- Las preguntas son muy buenas porque yo a veces por no cansar no abundo en cosas que ustedes necesitan saber.

Nosotros mandamos hacer un trabajo en una consultora para que cuantificara la cantidad de empresas, de vehículos, la conformación de las empresas, etcétera. Si bien los datos son de 2009 y 2010, de todas maneras son buenos para ver la situación. Al año 2009 había 6.146 empresas de transporte de carga terrestre. La flota total era de 21.407 vehículos. Cuando hablo de flota total me refiero a camiones, tractores, semiremolques y acoplados. Un camión con acoplado se toma como dos vehículos, y un semiremolque con tractor también.

En cuanto a la cantidad de vehículos, las empresas que tienen uno solo son el 36,8%, casi el 37%; entre dos y cuatro, el 41,6% -por eso Mancini hablaba del setenta y pico por ciento de empresas que tienen hasta cuatro vehículos-; de cinco a nueve, el 13,9%; de diez a diecinueve, el 5,6%; de veinte a cuarenta y nueve, el 1,8%;

de cincuenta a noventa y nueve, el 0,2% y entre cien y más, el 0,1%. Para que tengan una idea, el informe especificaba que solamente dieciséis empresas tienen más de cincuenta vehículos, y solo cuatro tenían más de cien. Eso era en esa época. El personal ocupado en todas las empresas era de alrededor de 27.000 personas, de las cuales unas 8.000 eran patrones, dueños que manejan los camiones.

Nos preguntaban si nosotros podíamos cuantificar qué era lo que estaba sobrando. Es realmente complicado hacerlo porque la actividad es libre y las empresas se mueven. Hoy puede haber empresas pequeñas que estén trabajando para un determinado cargador, y como bien decía el señor Gándara, mañana una de las empresas mayores lo sustituye y afecta a mucha gente, porque no solamente se afecta a los choferes sino a todos los que están en el entorno de esas empresas. Entonces, es muy difícil cuantificar eso. Lo que sí vemos es que hay una facilidad natural de las empresas mayores para obtener condiciones contractuales a las que los pequeños transportistas no pueden acceder. Como dije, casi el 37% tiene un solo camión, y prácticamente no tienen la posibilidad de acceder a una condición contractual negociada. Si firman un contrato es porque se lo dieron para firmar, porque prácticamente no puede acceder a ninguna condición.

Con respecto a la pregunta del señor Diputado Saravia, nosotros entendemos lo siguiente. Intervenir en un mercado que ya existe es ir contra el mercado. Realmente es muy dificultoso limitar a las empresas que ya existen. Pero la respuesta básica es que queremos que las empresas nuevas que se quieran incluir de aquí en más tengan algunos requisitos como por ejemplo que los Directores sean uruguayos o que los capitales sean uruguayos, o que lo sean una parte de los capitales, y que se demuestre de dónde salieron. Creo que eso va en el sentido de toda una política que se está llevando a cabo, no solamente en Uruguay sino en el mundo, con el blanqueo de capitales. Esa podría ser una medida razonable. Si se quiere venir a poner una empresa de transporte, por lo menos que haya gente uruguaya que esté en la dirección de la empresa, que la procedencia de los capitales sea demostrable o que una cierta cantidad de capital sea uruguayo, que tenga un determinado tiempo de introducción en el mercado

En reuniones que hemos tenido con distintas gremiales nos han planteado que si ingresan nuevas empresas al mercado debería existir para ellas un tope en la cantidad de vehículos, de modo que vayan incorporando nueva flota de acuerdo con el crecimiento que puedan demostrar. Eso también va de la mano del lavado de activos; hay que ver de dónde salen esos capitales. Ese podría ser un mecanismo razonable para controlar las nuevas empresas.

Otra de las propuestas a presentar ante el Poder Ejecutivo tiene que ver con el representante técnico. En este momento hay una reglamentación que obliga a contar con un representante técnico, que es el responsable de las cuestionas propias del transporte. Hoy ya existe una obligatoriedad, pero habría que ampliar los requisitos y las responsabilidades que tiene ese representante técnico ante el Ministerio. La idea es que quien dé la cara por la empresa ante el Ministerio realmente tenga conocimiento de lo que es el transporte.

Como verán, se trata de propuestas de difícil instrumentación; todas requieren un estudio y un marco legal que hoy no tienen. Creo que este es un buen momento para dejarlas aquí planteadas, porque de pronto alguien puede tener mejores ideas y, por supuesto, estamos dispuestos a recibirlas.

En cuanto a las empresas que ya están en el mercado, nos encontramos con infinidad de problemas. Hoy tenemos empresas de importante y de pequeño porte.

Las empresas de pequeño porte tienen dificultades en el acceso a nuevas tecnologías y en cuanto a la posibilidad de mejorar sus condiciones de funcionamiento. El señor Grassi recién hablaba de los cursos de capacitación. Con INEFOP, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Sindicato impulsamos cursos para choferes, pero también para los empresarios, porque muchas veces la gestión de la empresa se les va de la mano. Por ejemplo, hemos detectado que en algunos sectores hay una carencia importante en la parte gerencial de la empresa. El transportista está arriba del camión y está muy preocupado por el vehículo, pero muchas veces no lo está por la gestión del negocio. En muchos casos, se trata de empresas familiares, en las que la esposa es la que hace la parte administrativa.

Asimismo, en cursos que realizamos años anteriores encontramos una carencia muy importante en la gestión de costos; había mucha gente del sector que no sabía hacer un cálculo de costos y estaba trabajando más o menos por lo que le pagaba uno u otro o por lo que cobraba Fulano de Tal, que tenía una mejor estructura. Creemos que esto se debe a la gran heterogeneidad y a la gran cantidad de empresas que hay en el mercado. En la Intergremial estamos trabajando en la instrumentación de cursos para el sector empresarial, pero resulta

sumamente difícil llevarlos a cabo, porque estamos hablando de personas que trabajan arriba de un camión y no es fácil concentrarlos en un lugar determinado para que reciban capacitación. De todas maneras, tenemos ese objetivo.

SEÑOR MANCINI.- Otra de las cuestiones en la que queremos poner énfasis es que pretendemos hacer la renovación de flota en forma ordenada. ¿Cuál es el problema? Lamentablemente, el pequeño transportista no tiene posibilidades de obtener un crédito. Para pedir un crédito en un banco hay que presentar los últimos tres balances, flujo de fondos y previsiones, que el transportista chico no tiene. En algunos casos no cuenta con esto porque la facturación no le da y, en otros, porque lo obligan a trabajar en negro, dado que muchas veces sucede que un transportista no tiene trabajo y una empresa importante le da la posibilidad de trabajar pero no le permite facturar.

La cuestión es cómo ayudar a ese pequeño transportista para que se modernice, para que cambie el camión que tiene cuarenta años y que ya le da muchos problemas y que le gasta mucho gasoil. Algunas gremiales han planteado algunas ideas. De pronto, el Ministerio tiene la llave. ¿Cómo tiene la llave? Teniendo el permiso de circulación de ese camión. Entonces, se le da un crédito al transportista, que en los papeles no puede pagar a nadie, pero si la persona se esfuerza... Ahora, ¿qué pasa? Tiene que tener una garantía; si mañana no paga, se hace necesario el tema de la garantía. Bueno, la garantía es el permiso; si no paga, el Ministerio le retira el permiso y no puede trabajar más.

Sería importante -para el Gobierno y para nosotros -que la renovación de flota se pudiera hacer ordenadamente y sin dejar gente afuera. Aunque no sea obligatorio, si se cuenta con la posibilidad de cambiar el camión, ¿quién no va a querer tener un camión más moderno? Por más que una persona tenga su camioncito en buenas condiciones, siempre quiere tener uno más moderno, pero hay que darle la oportunidad. Lamentablemente, las empresas chicas nunca pueden llegar a obtener un crédito en los bancos. Los buenos negocios en el Uruguay los hacen las megaempresas, que usan la ley de inversiones y que tienen gente para trabajar en eso. ¡Resulta que ni siquiera ponen el capital ellos! Se lo ponemos nosotros. Y resulta que después hacen negocio para sacar un poco más que lo que les da un banco. Entonces, los fletes caen y nosotros somos los desesperados que no tenemos para pagar la cuota. Por eso digo que la renovación de flota tiene que ser pareja. Habría que poner condiciones a esas megaempresas para que puedan salir al mercado. Si en el transcurso de los años les va bien y son buenos administradores, que hagan su negocio, pero ahora eso está pasando a costilla de los chicos que, lamentablemente, no tienen posibilidades de hacer un contrato con ninguna empresa, porque pueden ofrecer uno, dos o tres camiones, mientras otros pueden ofrecer cien. Además, reitero, no tienen posibilidad de ofrecer camiones modernos porque no pueden acceder al crédito. Disculpen lo que voy a decir, pero en este país, a los transportistas chicos el banco les pide a la señora de minifalda y con los labios pintados, y si no se la llevan, no tienen nada.

SEÑOR GRASSI.- Discrepo en parte con lo que dice el amigo que está ahí, pero lo cierto es que a todos los que van a solicitar un préstamo se les piden ciertas garantías o ciertos balances. Pero los transportistas chicos podrían tener posibilidad de conseguir algún crédito blando y así cambiar su camión, pero por una unidad nueva. Digo esto porque se han hecho planteamientos de traer camiones usados para que el transportista chico pueda subsistir, pero nosotros no estamos de acuerdo con eso, porque en el transporte pesado y de larga distancia el camión usado trae problemas, porque hay roturas. Distinto es el caso de la maquinaria agrícola o de los tractores, porque son vehículos que están dentro de un campo, que se trasladan a uno o dos kilómetros de distancia de su punto de partida, por lo que si se rompen se pueden ir a reparar rápidamente. Pero si un camión que se traslada largas distancias tiene un desperfecto en la carretera, es todo un problema. Me parece que traer camiones usados sería retroceder.

Como transportista de toda la vida, me quedo contento con la flota que tenemos en el país; en estos últimos cinco años se han renovado muchos camiones. Los camiones nuevos permiten otras condiciones de trabajo a los choferes, porque no es lo mismo conducir un camión viejo, que se rompe con frecuencia. Y también esto es bueno para el país, porque los camiones nuevos consumen bastante menos combustible que los camiones viejos. Por eso no estoy de acuerdo con que se ofrezca comprar camiones usados. Sí sería importante buscar la forma de ayudar a los pequeños transportistas para que consigan un crédito para comprar un camión nuevo.

SEÑOR PERRONE.- Hace aproximadamente dos años, trabajamos con el SIGA, para las garantías de las pequeñas empresas, y ha habido transportistas que se han acogido a ese sistema, pero, indudablemente, todavía son pocos los que lo están utilizando.

Otra propuesta que hicimos en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha sido buscar incentivos para que las pequeñas empresas puedan trabajar en forma mancomunada, lo que facilitaría la obtención de créditos, además de que la compra de insumos en forma conjunta bajaría los costos operativos de cada una de ellas. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, junto con el Ministerio de Economía y Finanzas, estaba estudiando la posibilidad de que se incluya alguna normativa que pueda facilitar que las pequeñas empresas que trabajen en forma conjunta tengan algún tratamiento mejor o puedan acceder a mejores propuestas. Esta es una iniciativa que hemos planteado en la Mesa Sectorial. Para ello, hicimos un informe que entregamos al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, porque para saber de qué estamos hablando hay que tratar de cuantificar y conocer cuántos somos, que precisamente fue de las preguntas que se nos hicieron aquí.

Hicimos un trabajo sobre la flota con antigüedad igual o mayor a cuarenta años y con un peso bruto total igual o mayor a 24 toneladas. Ello equivale a la tipología C 12 del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que refiere a los camiones comunes de 24 toneladas, y a todos los tractores, todas las tipologías "T" del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Revisamos la documentación de cuarenta años hacia atrás para saber quiénes son y qué tienen. Encontramos que toda la flota de más de veinticuatro toneladas es de 9.020 vehículos con tracción. Siempre hablamos de vehículos con tracción y no de acoplados o de semirremolques, que no tienen tracción. De esos 9.020 vehículos, 172 camiones y 233 tractores tienen cuarenta o más años de antigüedad. Eso da un total de 405 vehículos; o sea que el 4,5% de la flota tiene más de cuarenta años.

Proponemos al Ministerio de Transporte y Obras Públicas buscar una alternativa especial para este sector, que sería el más antiguo. ¡Ojo!, estamos hablando de cuarenta años, que es una cantidad de años importante.

Esos 405 camiones están en propiedad de 331 empresas. O sea, empezamos a ver realmente cuál es el problema y quiénes lo tienen. Esas 331 empresas tienen, en total, 1.616 camiones, lo que significa que casi el 25% de la flota de esas empresas tiene más de cuarenta años.

Asimismo, desglosamos la información para saber cuántos vehículos había por cada empresa. Encontramos que 59 de esas 331 empresas tienen un solo vehículo. ¿Y cuál es el vehículo? Ese que es de hace cuarenta años o más. O sea que ellos tienen el ciento por ciento del problema. Hay 73 empresas que tienen 2 vehículos, uno de los cuales tiene más de cuarenta años, y así continúa hasta llegar a 7 empresas que tienen 9 vehículos, de los cuales uno es de más de cuarenta años. Una empresa tiene 47 vehículos y tiene solo uno de más de cuarenta años; el problema que tiene esa empresa es insignificante. Lo tiene como muestra.

Mencionamos estos números para que se vea el espectro. No es lo mismo hablar del camión viejo a aquellas 59 empresas que tienen a ese camión de más de cuarenta años como modo de vida, que a la que tiene 47 vehículos y uno de ellos es un camión viejo como forma de mostrar las épocas de inicio de la empresa.

Luego, observamos la cantidad de vehículos que tienen las empresas; algunas tienen dos y otras, tres vehículos. De las 331 empresas, 274 tienen un solo vehículo; 48 empresas tienen dos vehículos; 5 empresas tienen tres vehículos; 2 empresas tienen 4 vehículos; una empresa tiene 5 vehículos, y una empresa tiene 7 vehículos.

Analizamos la flota de las empresas que tienen tres, cuatro, cinco o siete vehículos. Para dar un ejemplo, la empresa que tiene 7 vehículos de más de cuarenta años tiene un total de 18 vehículos con tracción. O sea, no es cien por cien el problema que tienen, pero tampoco es menor.

Entregaré este informe a la Comisión, porque me parece oportuno que en cualquier cosa que se haga se tome en cuenta a estos transportistas que tienen un camión de más de cuarenta años. Creo que en cualquier cosa que se pueda hacer para lograr mejores condiciones de financiamiento y que puedan acceder a otros vehículos se deberá empezar por los que están en peores condiciones. Obviamente, siempre respetando la voluntad de cada uno, porque si alguien no desea cambiar su camión de cuarenta años ya que le recuerda cuando su padre comenzó con la empresa, no le vamos a cambiar la cabeza, pero sí le vamos a explicar que cada vez va a ser menos competitivo.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Esa contestación era el motivo de mi pregunta. Si bien pensaba que la pregunta que iba a formular arrancaba por otro lado, lo que se ha dicho es lo que me interesaba conocer.

Evidentemente, tienen este asunto bien estudiado y detallado, lo que permite hacerse una buena composición de lugar.

Quiero saber si les parece prudente, como forma de ir buscando ese equilibrio, la idea del uno por uno, es decir que por cada camión nuevo se saque de circulación uno viejo.

SEÑOR PERRONE.- Ese sistema se denomina renovación por sustitución. Nosotros, la Intergremial de Transporte Profesional de Carga, fuimos los que planteamos el tema en la Mesa Sectorial. Allí, pedimos que cuando se trabajara en la renovación de la flota, esta se hiciera de forma ordenada y tomando en cuenta la renovación por sustitución, esto es: sustituir el camión más viejo por uno menos viejo. Inclusive, si había gente que no estaba en condiciones de acceder al vehículo cero kilómetro, podría acceder a un vehículo de plaza menos viejo, incorporando un vehículo nuevo, en forma de escalera, de otra empresa. O sea, la idea consistía en hacer una escalera en la cual el transportista que puede llegar al cero kilómetro lo introduzca, sacando uno de mediana edad y que el de mediana edad quede en el mercado para ser adquirido por una empresa que tenga un camión realmente mucho más antiguo, mandándolo luego a la chatarra. Propusimos en la Mesa Sectorial que la renovación fuera voluntaria. Como expresé, si alguien no quiere renovar su flota, allá él, pero debe saber que se va a quedar afuera en algún momento. Además, propusimos que entrara un coche nuevo y saliera uno más viejo. Inclusive, sugerimos que el vehículo más viejo de todos fuera a la chatarra o a la exportación, pero que no quedara en el país, porque estas cosas siempre traen distorsiones; si queda en el país, con los pedazos de uno se armará otro.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Quiero hacer una consulta al Presidente de la Intergremial, que dijo que no le parece oportuna la posibilidad de compra de camiones usados. Le hago la siguiente pregunta: ¿no toma en cuenta la libertad del negocio? Si eventualmente un camión de larga distancia se rompe porque es usado, es un problema de la empresa que lo tiene, es un riesgo que corre, pero está dentro de las posibilidades; también puede romper un "Constellation" nuevo, como ha pasado. Entonces, si esa fuera una oportunidad, eventualmente hasta limitada, que equilibrara un desbalance de precios sobre los camiones nuevos y sobre las cinco o seis empresas que son importadoras de los camiones nuevos, evidentemente de precios muy altos, ¿el problema solo sería que se pueden romper o encuentra que hay otras dificultades?

SEÑOR GRASSI.- Hay un dicho de los viejos camioneros que dice que el camión nuevo trabaja para uno, que el camión usado trabaja la mitad para uno y la otra mitad para él, y que el camión viejo trabaja solo para él, porque todo lo que uno haga se lo lleva en reparaciones.

El crecimiento de las empresas se produjo gracias a los camiones nuevos. Con camiones viejos, usted no puede trabajar. Si no puede comprar un camión nuevo y debe comprar uno usado, tiene que considerar que tenga fácil acceso a los repuestos y que le permita trabajar. De lo contrario, la inversión no será redituable. Esa es mi humilde opinión.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- La pregunta tenía como objetivo afinar concepto, porque a veces hablamos de camiones usados y pensamos en camiones de quince o veinte años, que son los que, si el sistema funcionara, deberíamos ir renovando. Como muy bien dijo el señor Perrone, hay que empezar por los camiones que tienen de cuarenta años en adelante. Quizás un camión de cinco o seis años como los que se venden en el mundo, y con garantía, no sea un problema. Hasta el Estado uruguayo compró, para el Ejército, camiones con garantía provenientes de Ejércitos de la Unión Europea que los descartan por estar fuera de plazo. Pero fuera de plazo para Europa son tres o cuatro años. Entonces, no es lo mismo hablar de un camión de cinco años, de una marca reconocida y con repuestos accesibles, que hablar de un camión de veinte o veinticinco años. No es muy diferente a cuando uno compra una camioneta de cuatro o cinco años: usted corre un riesgo pero, de acuerdo al kilometraje que tenga, puede pensar que va a dar tal o cual resultado. Un camión relativamente nuevo no es lo mismo que un camión de veinte años. Eso lo comparto.

SEÑOR GRASSI.- La gente a veces quiere traer camiones usados por muy poco dinero, y eso es lo peligroso, porque seguramente sean muy viejos. Tal vez no me expresé bien. Como decía el señor Diputado Saravia Fratti, hay camiones que todavía tienen una vida útil por delante. Además, si son camiones de más de trescientos caballos de fuerza y de marcas reconocidas, tienen una vida útil bastante importante.

SEÑOR GÁNDARA.- También está la posibilidad de renovación, que es la política que han implementado las empresas forestales. Hemos venido haciendo algunos planteos porque próximamente habrá una renovación de flota de las forestales, con 150 camiones este año y 160 el año próximo. Montes del Plata implementará un sistema similar. Es decir que en un período de cuatro o cinco años habrá una sobreoferta de camiones usados y estamos trabajando para buscarles un destino. Una posibilidad es la renovación por sustitución, dependiendo del estado de conservación y del trabajo que realice cada empresa. Con esa sobreoferta de camiones usados que Uruguay estará generando, no tendrá sentido importar camiones de otro país.

Tenemos algunos planteos específicos sobre los que queremos seguir avanzando para que el transportista que quiera y necesite renovar, pueda adquirir camiones usados, en condiciones diferentes. Esto generaría un alivio a la presión de los camiones usados en el mercado y la posibilidad, para los pequeños empresarios, de acceder a un camión de gran porte. Los vinculados a las empresas forestales son camiones nuevos, que no tienen más de cinco años de uso y son de gran porte.

SEÑOR PERRONE.- Nosotros ya vivimos, en la década del ochenta, la importación de camiones usados, con la que tuvimos problemas impresionantes. Había gente que se dedicaba a importar camiones usados que traían cortados con un soplete arriba de un contenedor, y luego acá los unían para venderlos. Es decir que compraban la chatarra que había en Europa, y -traían algún camión de más para tener repuestos. Entonces, si alguien precisaba un repuesto, se lo sacaban al camión que habían traído con ese fin. Así se fueron generando un montón de injertos.

Hay que tener en cuenta que las tecnologías que usan los camiones no son idénticas. Los camiones europeos, aunque sean de la misma marca, no tienen la misma tecnología que los que se venden en el MERCOSUR. Muchas cosas son iguales, y otras son diferentes.

Hace algunos días, alguien me decía que se podía traer algo de Estados Unidos, que es un mercado que, en general, no miramos mucho. Hay que ser muy cuidadoso con lo que se trae de Estados Unidos, porque acá prácticamente no hay nada. Si bien hay una marca "International" que está en el país, ha vendido muy pocos camiones, y los que vendió en los últimos tiempos son fabricados en Brasil. En algún momento vendió algunos camiones fabricados en Estados Unidos, que, por algún problema, allí ya no se vendían o estaban discontinuados. Se vendieron acá a un precio muy favorable, pero la gente que los compró tuvo graves problemas para mantenerlos funcionando, porque cada vez que se les rompía algo había que traer el repuesto de Estados Unidos. Hay que ser muy cuidadoso con lo que se trae y de dónde se trae, y también con las garantías.

Por otro lado, hace algunos años están entrando camiones de China de algunas marcas que se han vendido bastante bien en el país, a algo más de un 60% del valor de un camión fabricado en el MERCOSUR, a pesar de que pagan los impuestos de extrazona. La gente que tiene esos camiones no ha dado malos indicios sobre ellos. Si bien en la Cámara consideramos que son camiones más pesados porque tienen una tecnología anterior -en cada viaje van perdiendo capacidad de kilos de carga-, la gente que los ha comprado no se ha quejado.

De modo que no podemos decir que sea imposible acceder a un camión nuevo, porque hay una gama de camiones más baratos que podrían estar entrando en ese segmento de la gente que no puede comprar un vehículo de la región cero kilómetro.

De cualquier manera, nosotros hacemos especial hincapié en que si tuviéramos las condiciones financieras adecuadas, la gente no tendría por qué volcarse a los camiones usados. Lo que hay que trabajar es una garantía. El señor Mancini proponía que fuera a través de los permisos de circulación, del SIGA, como ya hemos hecho, o de implementar un mecanismo específico que combine todas estas cosas.

|SEÑOR LABANDERA.- La prohibición de importar vehículos usados se arrastra, al menos, de hace más de veinte años. Desde la dictadura, los gobiernos colorados, blanco y del Frente Amplio se han amparado en la ley de reforma cambiaria y monetaria, que habilita al Poder Ejecutivo a prohibir el ingreso de productos considerados suntuarios o competitivos para la industria nacional, hasta por 180 días. Todos han mantenido la misma política de prohibición de importación de vehículos usados. Hay una ley relativamente reciente que va a perder vigencia, pero, si sucede lo que ha ocurrido los últimos veinticinco años, seguramente se apruebe una nueva ley o se vuelva al mecanismo de la vía del decreto para mantener esa prohibición que alcanza a automóviles, motos, skates, etcétera, y ahora hasta motores, como me acotan. Se mantiene cierta consistencia en lo que ha sido la política nacional en ese sentido.

SEÑOR MANCINI.- Quiero dejar constancia de que todas las gremiales socias de la ITPC siempre estuvieron en contra del camión usado. Así fue expresado en distintas asambleas en que se abordó el tema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sus exposiciones sobre la problemática y las propuestas han sido más que ilustrativas. La Comisión invitará al Ministerio de Transporte y Obras Públicas para charlar sobre esto y acerca de lo que plantean las otras gremiales.

Por suerte, tenemos problemas por el crecimiento, pero también es importante atender estas demandas para defender el trabajo y la bandera nacional. En el tráfico marino nos está pasando lo mismo. Hay una serie de problemáticas que hacen al crecimiento del país y que es importante tratar. Intentaremos estar a la altura de las circunstancias para abordar el tema con la debida responsabilidad, ya que es bastante complejo desde el punto de vista técnico legislar para que un sector tan importante como el del transporte pueda seguir creciendo y para defender el trabajo nacional.

Agradecemos su presencia y esperamos obtener resultados concretos.

SEÑOR GRASSI.- Les agradecemos que hayan dedicado este tiempo a escucharnos.

La Intergremial del Transporte Profesional de Carga está enteramente a su disposición para brindar información sobre el transporte, y los invitamos a conocer nuestra sede cuando les sea posible.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchas gracias, así lo haremos.

Se levanta la reunión.